

N° 225

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

Annexe au procès-verbal de la séance du 13 mai 1987.

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, modifiant diverses dispositions du code de la route en vue de renforcer la lutte contre l'aicool au volant.

Par M. Louis VIRAPOULLÉ,

Senateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jacques Larché, président ; Felix Ciccolini, Charles de Cuttoli, Paul Girod, Louis Virapoulle, vice-présidents ; Germain Authie, René-Georges Laurin, Charles Lederman, Pierre Salvi, secrétaires ; MM. Guy Allouche, Alphonse Arzel, Gilbert Baurnet, Christian Bonnet, Raymond Bouvier, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Maurice Charretier, Henri Collette, Raymond Courrière, Etienne Dailly, Michel Darras, Marcel Debarge, Luc Dejoie, Michel Dreyfus-Schmidt, Mme Jacqueline Fraysse-Catalis, MM. François Giacobbi, Jean-Marie Girault, Jacques Grandon, Paul Graziani, Hubert Haenel, Daniel Hoeffel, Charles Jolibois, Bernard Laurent, Guy Maïé, Paul Masson, Hubert Peyou, Albert Ramassamy, Roger Romani, Marcel Rudloff, Michel Rufin, Jacques Thyraud, Jean-Pierre Tizon.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (8^e législ.) : 616, 685 et T. A. 95.

Sénat : 201 (1986-1987).

Police de la route et circulation routière.

SOMMAIRE

	pages
EXPOSE GENERAL	5
I - L'alcoolisme : un fléau social en soit qui est, en outre, en cause dans près de 40 % des accidents mortels de la route	5
A. L'alcoolisme : un fléau social en soi	5
B. L'alcoolisme : un facteur essentiel de l'hécatombe routière	6
II - L'intervention du législateur	8
III - Le projet de loi	9
A. Le projet de loi initial	9
B. Le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale	10
C. La position de la Commission	10
 EXAMEN DES ARTICLES	 13
- Article premier : renforcement de la répression de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou en éta d'ivresse manifeste (art. L. premier - paragraphe I et II du Code de la route)	 13
- Article 2 : institution d'une peine obligatoire en cas de cumul des deux infractions de conduite en état d'alcoolémie et d'homicide involontaire (art. L. premier - paragraphe III du Code de la route)	 14

- Article 3 : faculté pour le tribunal correctionnel de condamner le conducteur en état alcoolique, à titre de peine complémentaire, à un travail d'intérêt général (art. L. premier-I du Code de la route)	18
- Article 4 : faculté pour le tribunal correctionnel de prononcer à l'encontre de l'auteur d'un des délits prévus aux articles L. 1er, L. 2, L. 4, L. 12 et L. 19 du code de la route une amende sous forme de jours-amende à titre de peine complémentaire (art. L. premier - 2 du Code de la route)	21
- Article 5 : relèvement des peines prévues en cas de délit de fuite (art. L. 2 du Code de la route)	22
- Article 6 : faculté pour le tribunal correctionnel de prononcer, à titre de peine complémentaire, la confiscation ou l'immobilisation du véhicule (art. L. 10 du Code de la route)	22
- Article additionnel après l'article 6 (voir article 6) (art. 43-3 du Code pénal)	25
- Article additionnel après l'article 6 : faculté pour le préfet qui suspend un permis de conduire d'autoriser le conducteur à faire usage de ce permis pour l'exercice de son activité professionnelle (art. L. 18 du Code de la route)	25
- Article 7 : extension du champ d'application des dispositions de la loi du 17 janvier 1986 en cas de refus par le conducteur de se soumettre aux épreuves de vérification de l'imprégnation alcoolique (art. L. 18-1 du Code de la route)	27
- Article 8 : le renforcement des peines applicables en cas de conduite d'un véhicule malgré la suspension ou l'aliénation du permis de conduire (art. L. 19 du Code de la route)	28
- Article additionnel après l'article 8 : renforcement des peines applicables en cas de conduite d'un véhicule sans permis de conduire (art. L. 12 du Code de la route)	29
TABLEAU COMPARATIF	31

EXPOSE GENERAL

Mesdames, Messieurs,

Nous sommes saisis d'un nouveau projet de loi tendant à renforcer la loi contre l'alcool au volant. Votre rapporteur avait déjà eu l'honneur de rapporter devant le Sénat le projet qui devait devenir la loi du 8 décembre 1983 abaissant le seuil du délit d'alcoolémie à 0,8 g pour mille. Le présent projet, complété par l'Assemblée nationale, vise à porter un nouveau coup d'arrêt à un fléau social qui, malgré une lente régression constatée ces dernières années, n'a pas été encore véritablement enrayer.

I - L'alcoolisme : un fléau social en soi qui est, en outre, en cause dans près de 40 % des accidents mortels de la route

A - L'alcoolisme : un fléau social en soi

De l'avis unanime du corps médical, l'alcoolisme chronique constitue un véritable fléau social dont les conséquences sont mortelles. L'absorption habituelle et régulière d'alcool est à l'origine de dizaines de milliers de morts prématurées avec deux effets essentiels : la cirrhose du foie, d'une part, la désorganisation des cellules cérébrales, d'autre part. A cet égard, un certain nombre de médecins allemands ont démontré que l'alcool tendait à s'incruster dans les cellules cérébrales : l'oxydation dans le cerveau s'effectuant beaucoup plus lentement que dans le sang en général. En s'attaquant à la cellule cervicale, l'alcool entraîne un déséquilibre du comportement social de l'individu tant dans la société qu'au sein de sa famille ; il provoque des réactions incontrôlées et peut être source de violence.

Si nous avons insisté sur ce point, c'est parce que les découvertes en la matière -s'agissant du dommage que l'alcool cause au cerveau lui-même- sont récentes et encore mal connues.

Nous n'insisterons pas, en revanche, sur les effets bien connus de l'alcool notamment lorsqu'il est associé au tabac : l'ensemble des maladies cardio-vasculaires constituent -rappelons-le- avant le cancer, la première cause de mort prématurée dans nos sociétés occidentales développées.

Ces précisions étant faites, il importe aussi de rappeler que la consommation même ponctuelle d'alcool entraîne un dérèglement de l'organisme : en particulier la perte ou la réduction de la maîtrise de soi. Cet effet peut être constaté aisément par tout consommateur occasionnel d'alcool. Il est en conséquence extrêmement dangereux pour soi et pour les autres de consommer de l'alcool avant de prendre le volant d'un véhicule automobile. L'ignorance du risque constitué par l'imprégnation alcoolique même légère, lors de la conduite d'un véhicule automobile, doit donc être jugée avec sévérité puisqu'elle met délibérément en jeu la vie d'autrui.

B - L'alcoolisme : un facteur essentiel de l'hécatombe routière

Il n'est pas excessif de qualifier "d'hécatombe routière", les quelque 200 000 accidents corporels que nous déplorons en France, chaque année, depuis vingt ans environs. 1972 constitua à cet égard l'année noire entre toutes avec 274 476 accidents corporels, 388 067 blessés et 16 617 tués. De 1960 à 1973, avant que la tendance ne s'infléchisse, la progression du nombre des accidents corporels des tués et des blessés de la route a été continue. Pour ne citer que le nombre des tués, on rappellera qu'ils étaient 8 876 en 1960, 10 623 en 1962, 11 882 en 1964, 13 009 en 1966, 14 284 en 1968, 15 087 en 1970, enfin 16 617 en 1972. La lente décrue de cette hécatombe a débuté en 1973-1974. Le renforcement de notre législation sur l'alcool au volant, la généralisation des limitations de vitesse ainsi que l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avants, n'ont certainement pas été sans effet sur cette lente amélioration qui n'a pu néanmoins faire descendre le nombre des victimes en-dessous de la barre des 10 000 (10 448 tués en 1985 et 10 961 tués en 1986).

Il n'est pas toujours aisé de déterminer la responsabilité respective de l'alcoolémie, des excès de vitesse, de l'inobservation des règles du code de la route, de l'absence du port de la ceinture de sécurité ou encore de l'état du

réseau routier dans l'hécatombe routière : ces facteurs intervenant en effet, souvent, concomitamment. Les spécialistes estiment cependant que les excès de vitesse représentent la cause essentielle du tiers environ des accidents mortels et de 20 % des accidents simplement corporels ; l'absence de port de la ceinture de sécurité serait l'une des causes de 20 % environ des victimes mortelles de la route ; l'infrastructure routière apparaît en cause dans 47 % environ des accidents mortels constatés ces dernières années.

L'alcoolisme constitue, quant à lui, un facteur de mortalité routière que les spécialistes les plus autorisés ont mis en relief depuis de nombreuses années : l'alcoolisme semble en effet devoir être mis en cause dans près de 40 % des accidents mortels déplorés chaque année en France : ce sont donc plus de 4 000 vies humaines qui pourraient aujourd'hui être épargnées si l'opinion publique se persuadait que "boire" et "conduire" sont absolument incompatibles. Par delà les estimations, les statistiques établissant les taux de mortalité sur les différents réseaux routiers sont particulièrement éloquents quant à la responsabilité de l'alcool dans les accidents corporels de la circulation. Le réseau autoroutier (65 000 kilomètres au 1er janvier 1986) était le lieu, en 1986, de 13 % du trafic global et n'enregistrait que 4,7 % des tués ; les routes nationales (28 000 kilomètres environ) enregistraient l'année dernière 23 % de la circulation globale mais 33,4 % de tués ; la voirie départementale (350 000 kilomètres) connaissait, quant à elle, 41 % du trafic mais enregistrait 45,6 % des tués : sur la voirie communale et les autres voies enfin (1 075 000 kilomètres) on a constaté en 1986, 23 % du trafic global et 16 % des tués.

Il ressort de ces chiffres que les petits trafics sont les plus meurtriers. Le risque d'un accident mortel est donc nettement supérieur sur les voies départementales et nationales que sur le réseau autoroutier qui reste relativement "sûr" malgré les grandes vitesses, parfois excessives, qui y sont relevées. Comment, dans ces conditions, ne pas établir un lien entre le taux très élevé de mortalité sur les trajets courts et la consommation d'alcool qui accompagne bien souvent les innombrables petits déplacements en véhicule qui ont une raison familiale ou conviviale ?

La stabilisation de l'hécatombe routière n'est pas satisfaisante. Il importe qu'enfin l'automobiliste prenne conscience de tous ses devoirs et en particulier :

- l'obligation du port de la ceinture de sécurité ;
- le strict respect des règlements sur les vitesses autorisées ;

- l'absence de toute imprégnation alcoolique avant de prendre le volant.

II - L'intervention du législateur

Face à l'hécatombe routière constatée dès le début des années 1950, le législateur n'est pas resté passif. Il a très tôt pris conscience du rôle fondamental de l'alcool dans les accidents de la circulation.

Le socle de notre législation en matière de lutte contre l'alcool au volant demeure l'ordonnance du 15 décembre 1958. Ce texte a introduit dans notre droit deux innovations fondamentales :

- en instituant un délit spécifique de conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique ;

- en prévoyant qu'en cas de cumul de conduite en état alcoolique et de l'infraction, soit d'homicide involontaire, soit de blessures involontaires, il y aurait lieu au doublement des peines prévues par les articles 319 et 320 du code pénal.

Depuis trente ans, le législateur n'est jamais revenu sur ces dispositions essentielles. Il a, au contraire, amélioré la mise en oeuvre de ce dispositif tout en élargissant la gamme des sanctions que le tribunal peut infliger aux conducteurs qui violent la loi ou le règlement.

C'est ainsi que la loi du 18 mai 1965 a précisé que "l'état alcoolique" pouvait être relevé en l'absence de signe manifeste d'ivresse ; ce qui dissipait certaines confusions.

La loi du 9 juillet 1970 a fixé les taux d'alcoolémie qui établissent l'état alcoolique puni par la loi : un taux d'alcool pur compris entre 0,8 g et 1,2 g dans le sang était puni d'une contravention ; un taux supérieur à 1,2 g constituait un délit puni de peines correctionnelles ; parallèlement le texte de 1970 a systématisé le dépistage par alcootest en rendant celui-ci obligatoire en cas d'infraction ou d'accident corporel et facultatif en cas d'accident matériel de la circulation.

C'est la loi du 12 juillet 1978 qui a, d'une certaine manière, mis en pratique la volonté du législateur de 1958. En instituant le **dépistage inopiné**, même en l'absence d'infraction ou d'accident de la circulation, ce texte a enfin permis de réprimer en tant que tel le délit de conduite sous l'empire d'un état alcoolique. Jusqu'en 1978 en effet, les services de la police

ou de la gendarmerie étaient dans l'impossibilité légale de constater l'imprégnation alcoolique d'un conducteur s'il n'y avait eu ni infraction, ni accident de la circulation ; 20 ans ont donc été nécessaires pour que l'ordonnance de 1958 soit appliquée dans tout son esprit.

La loi de 1978 a apporté enfin un complément intéressant dont les effets allaient être hélas différés pour des raisons essentiellement administratives : la possibilité de déterminer le taux d'alcoolémie par analyse de l'air expiré au même titre que par les examens de sang.

La loi du 8 décembre 1983 a traduit la volonté du législateur de porter un nouveau coup d'arrêt à l'alcool au volant : elle a prévu que la présence de 0,8 g pour mille d'alcool pur dans le sang serait constitutive du délit et permis aux appareils homologués déterminant le taux d'alcoolémie par analyse de l'air expiré (éthylomètre) d'avoir une valeur probante égale à celle de l'analyse du sang.

La loi du 17 janvier 1986 a, enfin, autorisé les officiers et agents de police judiciaire, dès lors qu'il y aura présomption de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, à procéder à l'immobilisation du véhicule de l'intéressé et au retrait immédiat de son permis de conduire ; le préfet disposant alors d'un délai de 72 heures pour prononcer, de lui-même, une suspension du permis de conduire pour une durée de six mois au maximum.

Ce dispositif, très efficace, suppose que la détermination scientifique de l'alcoolémie de l'intéressé ait pu être effectuée dans le bref délai de soixante douze heures.

Nous sommes saisis enfin d'un nouveau projet de loi dont l'Assemblée nationale a substantiellement complété le dispositif initial.

III - Le projet de loi

A - Le projet de loi initial

L'objet du projet de loi initial était simplement de doubler les peines d'emprisonnement et de relever les peines d'amendes prévues par l'article L premier du code de la route. Cet article prévoit, rappelons-le, trois incriminations :

- la conduite sous l'empire d'un état alcoolique ;
- la conduite en état d'ivresse manifeste ;

- le refus par toute personne de se soumettre aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique.

Ces trois délits sont actuellement punis des mêmes peines, soit un emprisonnement de "un mois à un an" et une amende "de 500 francs à 15 000 francs" ou l'une de ces deux peines seulement.

Les auteurs du projet de loi initial proposent de porter l'éventail des peines d'emprisonnement encouru de "deux mois à deux ans" ; l'éventail des amendes encourues passant, quant à lui, de "2 000 francs à 30 000 francs."

B - Le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale

L'Assemblée nationale a complété le dispositif initial en ajoutant à l'article unique sept nouveaux articles. On relèvera parmi les nouvelles dispositions proposées :

- l'institution d'une peine incompressible en cas de cumul d'infractions ;

- la faculté donnée au juge de prononcer, dans un certain nombre de cas, à titre de peine complémentaire, des peines qui constituent jusqu'à présent des peines de substitution à l'emprisonnement : travail d'intérêt général, peine de jours- amende, confiscation ou immobilisation du véhicule de l'intéressé.

- enfin, l'aggravation des peines punissant deux délits routiers particulièrement graves : le délit de fuite et la conduite d'un véhicule malgré l'annulation ou la suspension du permis de conduire.

Comblant enfin ce qui peut apparaître comme une lacune, le texte de l'Assemblée nationale applique la procédure conjuguant le retrait immédiat mais provisoire du permis de conduire et l'immobilisation du véhicule aux conducteurs qui refusent de se soumettre aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique.

C - La position de la Commission

Votre commission tient à rendre un vif hommage au travail accompli par l'Assemblée nationale et notamment, sa commission des Lois. Elle approuve le renforcement d'un arsenal répressif dont l'expérience a montré qu'il n'était pas sans effet.

L'application des peines de travail d'intérêt général et de jours-amende, à titre de peines complémentaires, a suscité certaines réserves chez de nombreux juristes ; leur nature étant d'être des peines principales.

Votre Commission juge, cependant, opportun de renforcer les pouvoirs du juge qui verra s'enrichir la gamme des sanctions qu'il pourra infliger à un conducteur en état alcoolique qu'il y ait ou non cumul de délits. La prescription d'un TIG ou d'une peine de jours-amende à titre de peine complémentaire pourrait intervenir dans les cas suivants : délit alcoolique, délit de fuite, refus d'obtempérer, conduite sans permis de conduire ou malgré une annulation ou une suspension de permis.

La confiscation ou l'immobilisation, pendant une durée maximum d'un an, du véhicule dont le prévenu s'est servi pour commettre l'infraction, ont été considérés par nos collègues députés comme des sanctions complémentaires plus graves : elles n'ont été rendues possibles qu'en cas de récidive de l'un des délits alcooliques ou lorsqu'il y a eu cumul du délit alcoolique et de l'infraction soit d'homicide involontaire soit de blessures involontaires.

S'agissant enfin de la peine obligatoire, nos collègues députés l'ont ajoutée aux dispositions actuelles qui prévoient le doublement des peines punissant l'homicide involontaire et les blessures involontaires (art. 319 et 320 du code péna!) : l'innovation dispose que dans le cas du cumul du délit d'état alcoolique et du délit d'homicide involontaire, la peine prononcée ne pourra être inférieure à un mois d'emprisonnement sans sursis ou à deux cent quarante heures de travail d'intérêt général sans qu'aucune autre peine de substitution à l'emprisonnement ne puisse être prononcée.

Cette nouvelle disposition met votre Commission en face d'un véritable dilemme : le fléau social que constitue l'alcool au volant est une situation grave et lamentable. Nos collègues députés en ont parfaitement pris la mesure.

On peut soutenir qu'à situation exceptionnelle, doit correspondre une réponse exceptionnelle.

Mais la dérogation à la règle fondamentale de notre procédure pénale qui veut que le juge puisse apprécier, en toute liberté, la sanction pénale adaptée aux circonstances des faits et à la personnalité du prévenu -c'est le principe de l'individualisation de la peine- présente cependant un caractère grave.

Le législateur peut-il se transformer en juge ? c'est le principe de séparation des pouvoirs entre le Parlement et l'autorité judiciaire qui est ici peut-être, en cause.

La peine obligatoire est-elle vraiment compatible avec l'indépendance de nos juges ?

N'est-il pas choquant qu'un magistrat qui a reconnu l'existence, en faveur d'un intéressé, d'un maximum de circonstances atténuantes (absence de tout précédent en matière de délinquance routière, faute grave de la victime...) soit obligé d'infliger une peine obligatoire dont les effets psychologiques peuvent ruiner une personnalité ou une famille ? Est-il opportun d'instituer une telle discrimination entre le conducteur qui aura, peut-être à titre exceptionnel, consommé de l'alcool et l'alcoolique qui aura commis un homicide involontaire mais en dehors d'un véhicule ou encore le chauffard habitué des excès de vitesse ?

N'est-on pas en train d'ouvrir une brèche dangereuse dans notre droit pénal ? Le refus d'admettre les circonstances atténuantes ne pourrait-il pas, demain, concerner d'autres catégories pénales ? Les proxénètes ou les trafiquants de stupéfiants sont-ils plus dignes d'intérêt que les conducteurs qui boivent ?

Votre Commission estime, quant à elle, que le juge doit conserver son entière liberté d'apprécier dans chaque cas quelle sanction est adaptée aux circonstances de l'espèce. **Des exemples récents montrent, au demeurant, que les magistrats n'hésitent plus, lorsqu'ils le jugent utile, à prononcer des peines d'emprisonnement ferme.**

Votre Commission a jugé, en revanche, opportun de rappeler quels sont les droits des créanciers gagistes d'un véhicule en cas de confiscation judiciaire. Elle a, d'autre part, harmonisé les pouvoirs du préfet avec ceux du tribunal en cas de suspension du permis de conduire. Elle a, enfin, relevé l'éventail des sanctions pénales encourues par la personne qui, en récidive, aura conduit un véhicule sans permis de conduire ; la conduite sans permis est un phénomène déplorable qui, selon certains, tend à se développer. Le législateur ne doit pas rester passif devant une telle évolution.

C'est donc dans un souci d'harmonisation que votre Commission vous proposera de compléter le travail remarquable accompli sur ce texte par nos collègues députés.

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier

Renforcement de la répression de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou en état d'ivresse manifeste

(Art. L. premier - paragraphes I et II du Code de la route)

L'article premier du texte transmis par l'Assemblée nationale constituait l'article unique du projet de loi initial. Ces dispositions doublent les montants du plancher et du plafond des peines d'emprisonnement encourues en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou en cas de conduite en état d'ivresse manifeste : l'éventail de ces peines passe ainsi "d'un mois à un an" à "deux mois à deux ans".

Le projet relève, d'autre part, les peines d'amende encourues soit en sus de l'emprisonnement, soit en son lieu et place : l'éventail des amendes passe ainsi de "500 F à 15 000 F" à "2 000 F à 30 000 F".

Le relèvement des peines prévues en matière de conduite en état alcoolique vient donc une nouvelle fois modifier l'article L. premier du code de la route dont l'actuelle mouture résulte de la loi n° 70-797 du 9 juillet 1970, de la loi n° 78-732 du 12 juillet 1978 et enfin, plus récemment, de la loi n° 83-1045 du 8 décembre 1983.

Les auteurs du projet de loi initial, tout en reconnaissant la nécessité d'une action de prévention résolue, ont estimé "qu'une répression ferme devait frapper tous ceux qui, délibérément, mettaient en jeu la vie des autres usagers de la route".

Ils ont souligné que l'abus d'alcool par les conducteurs de véhicules constituait l'une des plus graves des violations délibérées de la loi et que les sanctions en la matière devaient présenter un caractère "particulièrement dissuasif".

Tel fut l'exposé des motifs des dispositions que nos collègues députés ont adoptées. On notera que le relèvement de ces peines concerne

aussi tous ceux qui auront refusé de se soumettre aux opérations de dépistage de l'imprégnation alcoolique, ainsi que le précise le 5ème alinéa de l'article L. premier du code de la route.

Votre Commission approuve la volonté exprimée par le Gouvernement de s'attaquer, avec une détermination accrue, à la délinquance routière.

En conséquence, elle ne peut que vous proposer d'adopter le texte de l'article premier tel qu'il nous est transmis par l'Assemblée nationale.

Article 2

Institution d'une peine obligatoire en cas de cumul des deux infractions de conduite en état d'alcoolémie et d'homicide involontaire (Art. L. premier - paragraphe III du Code la route)

Sur proposition de sa Commission, l'Assemblée nationale a ajouté à l'article unique du projet de loi initial un article 2 qui introduit dans notre droit une novation qui peut manifestement donner lieu à un débat.

Nos collègues députés ont en effet souhaité qu'en cas de cumul d'infractions d'homicide involontaire et de conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou en état d'ivresse manifeste, la peine prononcée ne puisse être inférieure à un mois d'emprisonnement sans sursis ou à 240 heures de travail d'intérêt général. Le texte ajoute qu'aucune peine de substitution à l'emprisonnement ne pourra être, dans ce cas, prononcée.

L'article 2 du texte transmis par l'Assemblée nationale modifie donc l'économie des dispositions prévues au § III de l'article L. premier du code de la route.

Les dispositions actuelles prévoient que : lorsqu'il y aura lieu à l'application des articles 319 (homicide involontaire) et 320 (blessures involontaires) du code pénal à l'encontre de l'auteur de l'une des infractions visées aux § I (conduite sous l'empire d'un état alcoolique et refus de se soumettre aux vérifications) et II (conduite en état d'ivresse manifeste) ci-dessus, les peines prévues par ces articles seront portées au double. Celles prévues par l'article 320 du code pénal seront applicables si l'incapacité de travail visée par cet article n'est pas supérieure à trois mois.

Le § III de l'article L. premier, tel qu'il est proposé par l'Assemblée nationale, maintient les dispositions applicables en cas de cumul d'infractions de conduite en état alcoolique et de blessures involontaires,

que l'incapacité de travail qui en résulte soit supérieure à trois mois (les peines prévues par l'article 320 du code pénal sont portées au double) ou inférieure à trois mois (les peines prévues par l'article 320 du code pénal sont, alors, applicables).

L'innovation concerne le cumul de l'infraction de conduite en état alcoolique et de l'infraction de l'homicide involontaire prévu par l'article 319 du code pénal.

Aux termes de cet article, rappelons-le : "quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, aura commis involontairement un homicide ou en aura été involontairement la cause, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de 1 000 F à 30 000 F".

Tout en maintenant le principe du doublement des peines encourues (c'est-à-dire un emprisonnement de 6 mois minimum à 4 ans maximum et une amende de 2 000 à 60 000 F), en cas d'homicide commis par un conducteur en état d'alcoolémie, nos collègues députés ont souhaité instituer une peine obligatoire qui ne pourrait, quelles que soient les circonstances, être assortie d'aucun sursis : cette peine sera soit une peine d'emprisonnement faible d'une durée minimum d'un mois, soit 240 heures de travail d'intérêt général (c'est-à-dire le maximum de la durée d'un travail d'intérêt général aux termes de l'article 43-3-1 du code pénal).

L'Assemblée nationale a manifestement voulu porter un coup d'arrêt au phénomène de l'alcool au volant en instituant une disposition de dissuasion qui n'a pas de précédent, en tout cas dans le droit de la circulation routière. Nos collègues députés ont jugé que la matière justifiait une dérogation considérable à un principe fondamental de notre droit pénal : celui qui permet au juge de reconnaître l'existence en faveur du coupable de circonstances atténuantes ou de lui accorder le bénéfice du sursis.

Aucune exception m'a été apportée à ce principe depuis la loi n° 51-144 du 11 février 1951 abrogeant les dispositions législatives qui, en matière de droit commun, suppriment ou limitent le droit, qui appartient au juge, d'accorder le sursis aux peines qu'il prononce en faisant bénéficier le coupable de circonstances atténuantes.

Ces exceptions concernaient des domaines très spécifiques : avortement, délits économiques et fiscaux, délits de chasse ou de pêche, collaboration pendant la guerre, etc... Depuis cette date, la règle très générale de l'article 463 s'applique. Aux termes de ce texte : "sauf disposition contraire expresse, dans tous les cas où la peine prévue par la loi

est celle de l'emprisonnement ou de l'amende, si les circonstances paraissent atténuantes, les tribunaux correctionnels sont autorisés, même en cas de récidive, à réduire l'emprisonnement et l'amende à deux mois et 10 000 F ou à une peine moindre. Ils pourront aussi prononcer séparément l'une ou l'autre de ces peines et même substituer l'amende à l'emprisonnement, sans qu'en aucun cas elle puisse être au dessous des peines de police...".

La pratique judiciaire en matière de délinquance routière montre que les tribunaux jugent utile de prononcer des peines d'emprisonnement fermes dans 20 % des cas lorsqu'il y a homicide involontaire et dans 6 % des cas lorsqu'il y a seulement blessures involontaires.

L'Assemblée nationale a estimé que cette pratique judiciaire était insuffisamment dissuasive et que la répression de l'alcool au volant passait par une limitation du pouvoir du juge. La peine obligatoire ne devrait souffrir, aux yeux de nos collègues, aucune exception puisque, ainsi qu'il l'est souligné explicitement dans le texte proposé : "aucune autre peine de substitution à l'emprisonnement ne pourra être prononcée".

Les peines de substitution prévues par les articles 43-3 (suspension du permis de conduire, interdiction de conduire, confiscation ou immobilisation du véhicule, interdiction de la détention ou du port d'une arme ou confiscation de celle-ci, retrait du permis de chasse), 43-3-1 (travail d'intérêt général), 43-4 (confiscation spéciale du corps du délit) et 43-8 (jours-amende) seraient donc, dans ce cas, proscrites.

Le Garde des Sceaux a exprimé de vives réserves sur le dispositif proposé : il a estimé que cette réforme heurterait le monde judiciaire, la peine obligatoire apparaissant comme une marque de défiance à l'égard des juges ; le ministre de la Justice a, aussi, exposé les risques que la peine plancher pourrait entraîner : la généralisation des relaxes prononcées par des tribunaux ne souhaitant pas condamner à une peine qui leur paraîtrait excessive, la systématisation des demandes de fractionnement de peines aux Parquets et enfin, la multiplication des recours en grâce auprès du Président de la République ; s'agissant de la peine de 240 heures de travail d'intérêt général, seule autre branche de l'alternative offerte au juge, le Garde des Sceaux a rappelé qu'elle supposait le consentement de l'intéressé et que, dans un grand nombre de cas, elle ne pourrait être imposée au condamné pour différentes raisons liées par exemple à l'état de santé de l'intéressé. Il a, en outre, rappelé que des engagements internationaux prohibent le travail obligatoire.

Le Gouvernement s'en est néanmoins remis à la sagesse de l'Assemblée nationale.

Votre Commission, si elle partage le souci de l'Assemblée nationale de lutter sans faiblesse contre l'hécatombe routière, fléau qui a été certes stabilisé mais pas véritablement enrayé, ne peut que s'élever contre ce qu'elle considère comme un empiètement du domaine du judiciaire. Ainsi qu'elle l'a souligné dans l'exposé des motifs, le respect des principes de l'indépendance des magistrats et de la séparation des pouvoirs s'opposent à ce que le législateur impose, par une disposition systématique, une dérogation aussi grave à la règle de l'individualisation des peines. Des disparités choquantes pourraient apparaître entre la situation qui serait faite au conducteur ivre ayant dépassé le taux légal d'alcoolémie et auteur d'un homicide involontaire, et celle du chauffard, "tueur de la route" lui aussi mais sobre ou encore celle de l'alcoolique qui aura porté des coups et tué, sans le souhaiter, une personne en dehors d'un véhicule automobile : ces deux derniers délinquants pouvant, le cas échéant, se voir reconnaître les plus larges circonstances atténuantes au même titre d'ailleurs que des catégories pénales parmi les moins dignes d'intérêt tels que les proxénètes ou les trafiquants de stupéfiants.

Commettre un homicide, même par simple imprudence, est un acte grave. Le commettre en ayant mis délibérément en danger la vie d'autrui, en utilisant un véhicule malgré un état avancé d'alcoolémie est un acte plus grave encore : la sanction doit donc être, dans ce cas, exemplaire.

Il appartient normalement aux tribunaux d'apprécier, dans chaque espèce, la sanction adaptée au cas de l'intéressé et aux circonstances de l'accident. Un certain nombre d'affaires très récentes montre que les tribunaux ne sont, au demeurant, plus guère enclins à faire preuve de clémence envers les chauffards ivres.

Pour ces raisons, il vous sera proposé, dans un amendement, de supprimer l'article 2 tel qu'il nous a été transmis par l'Assemblée nationale.

Rappelons que le maintien du seul dispositif actuel permet à un juge, s'il l'estime nécessaire, de condamner l'auteur ivre d'un homicide involontaire à une peine d'emprisonnement ferme de quatre années et à une peine d'amende de 60 000 francs.

En outre, aux termes de l'article L. 15 du code de la route, le permis de conduire de l'intéressé est annulé de plein droit.

Article 3

**Faculté pour le tribunal correctionnel
de condamner le conducteur en état alcoolique, à titre de peine
complémentaire, à un travail d'intérêt général
(art. L. premier-I du Code de la route)**

Après l'article 2, l'Assemblée nationale a adopté un nouvel article 3 qui insère après l'article L. 1er du Code de la route un article L. 1er-1 dont l'objet est d'ériger le travail d'intérêt général, en peine complémentaire pouvant être appliquée par le tribunal à tout conducteur condamné pour conduite en état alcoolique.

Aux termes de ce nouvel article L. 1er-1 du Code de la route : "en cas de condamnation pour l'un des délits prévus par l'article L. 1er, le tribunal peut, sauf lorsqu'il y a lieu à l'application du premier alinéa du paragraphe 3 de cet article, prescrire, au titre de peine complémentaire, l'accomplissement d'un travail d'intérêt général dans les conditions prévues aux articles 43-3-1 à 43-3-5 du Code pénal.

Les dispositions de l'alinéa précédent sont également applicables en cas de condamnation pour l'un des délits prévus par les articles L. 2, L. 4, L. 12 et L. 19".

Les délits qui pourront donner lieu à la prescription de l'accomplissement d'un travail d'intérêt général sont donc :

- la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique (article L. 1er, paragraphe I, alinéa 1er) ;
- le refus de se soumettre aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique (article L. 1er, paragraphe I, cinquième alinéa) ;
- la conduite d'un véhicule en état d'ivresse manifeste (article L. 1er, paragraphe II) ;

Le travail d'intérêt général pourra, de même, être prononcé :

- en cas de cumul des deux infractions de conduite en état alcoolique et de blessure involontaire entraînant une incapacité de travail supérieur à trois mois ;

- ou en cas de cumul des deux infractions de conduite en état alcoolique et de blessure involontaire ayant entraîné une incapacité de travail de moins de trois mois.

Se trouve donc seul exclus du champ du dispositif proposé, le cas du cumul de l'homicide involontaire et de la conduite en état alcoolique visé au premier alinéa du paragraphe III de l'article L. 1er du Code de la route.

L'insertion de cette disposition traduit l'intérêt que l'Assemblée nationale, au même titre, d'ailleurs, que le Sénat, manifeste pour le travail d'intérêt général.

Votre Commission rappellera brièvement les règles applicables au travail d'intérêt général telles qu'elles ont été fixées par la loi n° 83-466 du 10 juin 1983. La prescription de l'accomplissement d'un travail d'intérêt général à titre de substitution à la peine d'emprisonnement est subordonnée à l'absence de condamnation du prévenu au cours des cinq années précédant les faits, pour un quelconque crime ou délit de droit commun soit à une peine criminelle soit à une peine d'emprisonnement sans sursis supérieur à quatre mois.

Le travail d'intérêt général est un travail non rémunéré qui est accompli au profit d'une collectivité publique, d'un établissement public ou d'une association. Sa durée ne peut être inférieure à 40 heures ni supérieure à 240 heures. Son prononcé ne peut être effectué qu'en présence du prévenu qui a le droit de le refuser. Le tribunal fixe, dans une limite de dix-huit mois, le délai pendant lequel le travail d'intérêt général doit être accompli. Le délai prend fin dès l'accomplissement de la totalité de ce travail : celui-ci peut être néanmoins suspendu provisoirement pour motif grave d'ordre médical, familial ou social. C'est le juge de l'application des peines dans le ressort duquel le condamné a sa résidence habituelle qui fixe les modalités d'exécution de l'obligation d'accomplir un travail d'intérêt général ainsi que la suspension du délai pendant lequel le travail est accompli.

Dans l'esprit du législateur de 1983, il est patent que le travail d'intérêt général constituait une véritable peine de substitution à l'emprisonnement, qui devait être accomplie à titre de peine principale. La pratique judiciaire, constatée depuis bientôt quatre ans, montre, néanmoins, que les tribunaux sont souvent enclins à substituer le travail d'intérêt général à une peine d'emprisonnement avec sursis ou à une peine d'amende. Certains peuvent le regretter mais force est de constater que la nouvelle peine entre progressivement dans nos mœurs et que l'opinion publique l'accueille favorablement.

La délinquance routière semble bien se prêter à l'utilisation d'une peine de cette nature : il serait à cet égard particulièrement souhaitable que les "chauffards" accomplissent, au bénéfice d'un établissement hospitalier, une tâche d'intérêt général dans un service d'accueil des grands blessés de la route.

C'est pourquoi votre Commission approuve l'initiative de la commission des Lois de l'Assemblée nationale. Nos collègues députés ont, en outre, étendu l'application des nouvelles dispositions aux délits suivants :

- délit de fuite (article L. 2 du Code de la route) ;
- refus d'obtempérer ou de se soumettre aux vérifications autorisées par la loi (article L. 4 du Code de la route) ;
- récidive de conduite sans permis de conduire (article L. 12 du Code de la route) ;
- conduite d'un véhicule malgré la suspension ou l'annulation du permis de conduire (article L. 19 du Code de la route).

Pour ces derniers délits, votre Commission s'est demandée si l'application de la nouvelle disposition était bien utile ; elle fait observer que le travail d'intérêt général accompli en tant que peine principale de substitution semble bien adapté à ce type de délinquance, les dispositions actuelles pouvaient donc, à cet égard, paraître suffisantes ; cela dit, il reste que le nouveau dispositif enrichit la palette des mesures qui seront à la disposition du juge pour sanctionner les prévenus de la manière la plus adaptée.

Sur le plan statistique le nombre des "travaux d'intérêt général" ne cesse de s'accroître : 2 200 peines ont ainsi été mises à exécution en 1984, près de 5 000 peines en 1985 et, selon toute vraisemblance, 8 600 en 1986. S'agissant de la délinquance en matière d'alcoolémie et de roulage, on rappellera, pour donner un ordre de comparaison, qu'il a été prononcé, en 1983, 2 708 peines d'emprisonnement fermes ou assorties d'un sursis partiel et 22 664 peines d'emprisonnement avec sursis.

Il vous est proposé d'adopter l'article 3 sans modification.

Article 4

**Faculté pour le tribunal correctionnel de prononcer
à l'encontre de l'auteur d'un des délits prévus
aux articles L. 1er, L. 2, L. 4, L. 12 et L. 19
du Code de la route une amende sous forme de jours-amende
à titre de peine complémentaire
(Art. L. premier - 2 du Code de la route)**

Dans un nouvel article 4, l'Assemblée nationale a érigé la peine de jours-amende, prévue aux articles 43-9 et 43-10 du Code pénal en peine complémentaire pouvant être prononcée à l'encontre des auteurs des délits mentionnés à l'article 3 du projet de loi.

A la même enseigne que le travail d'intérêt général, la peine de jours-amende a été introduite dans notre arsenal répressif par la loi n° 83-466 du 10 juin 1983 à titre de peine principale de substitution. Aux termes de l'article 43-8 du Code pénal, lorsqu'un délit est puni de l'emprisonnement, le tribunal peut également prononcer, à titre de peine principale, une amende sous la forme de jours-amende. Ni l'emprisonnement, ni l'amende en la forme ordinaire ne peuvent alors être prononcés. L'article 43-9 précise que le nombre des jours-amende, qui ne peut excéder 360, est déterminé en tenant compte des circonstances de l'infraction. Le montant de chaque jour-amende, qui ne peut excéder 2 000 francs, est déterminé en tenant compte des ressources et des charges du prévenu. Le montant global de l'amende est exigible, en principe, à l'expiration du délai correspondant au nombre de jours-amende prononcés.

L'article 43-10 du Code pénal dispose enfin que le défaut total ou partiel du versement du montant global de l'amende prononcée entraîne l'incarcération du condamné pour une durée correspondant à la moitié du nombre de jours-amende impayés ; il est alors procédé, comme en matière de contrainte par corps, la détention subie étant soumise au régime des peines d'emprisonnement.

Là encore la nouvelle disposition élargit la gamme des sanctions dont le juge pourra disposer pour sanctionner le délinquant de la route.

On indiquera qu'il n'a été prononcé en 1984 que 832 peines de jours-amende ce qui semble indiquer qu'à la différence du travail d'intérêt général, cette nouvelle peine n'est pas encore bien intégrée dans la pratique judiciaire.

Il vous est proposé d'adopter cet article sans modification.

Article 5

**Relèvement des peines prévues en cas de délit de fuite
(Art. L. 2 du Code de la route)**

L'article L. 2 du Code de la route dispose que tout conducteur d'un véhicule qui, sachant que ce véhicule vient de causer ou d'occasionner un accident, ne se sera pas arrêté et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue, sera puni d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 francs à 15 000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement sans préjudice des peines afférentes au crime ou délit qui se seraient joints à celui-ci.

Lorsqu'il y aura lieu, aux articles 319 et 320 du Code pénal, les peines prévues par ces articles seront portées au double.

Le Code de la route institue donc une parité entre les peines prévues en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou en état d'ivresse manifeste et les peines applicables en cas de délit de fuite.

En renforçant les peines prévues dans le premier cas, les auteurs du projet de loi initial n'ont pas jugé utile de relever, concomitamment, les peines prévues à l'article L. 2 du Code de la route. Sur proposition de sa Commission, l'Assemblée nationale a préféré maintenir la parité traditionnelle entre ces peines. Elle a donc porté les peines applicables en cas de délit de fuite à "deux mois à deux ans d'emprisonnement" et une amende de "2 000 à 30 000 francs" ou l'une de ces deux peines seulement.

Il vous est proposé d'adopter cet article sans modification.

Article 6

**Faculté pour le tribunal correctionnel de prononcer,
à titre de peine complémentaire,
la confiscation ou l'immobilisation du véhicule
(Art. L. 10 du Code de la route)**

Sur proposition de sa Commission, l'Assemblée nationale a adopté un article 6 qui rétablit l'article L. 10 du Code de la route. Ce texte permet au tribunal de prononcer, à titre de peine complémentaire, la confiscation ou l'immobilisation du véhicule du prévenu en cas de récidive de l'un des délits

prévus par l'article L. 1er ou de cumul des infractions de conduite en état alcoolique et d'homicide ou de blessures involontaires.

L'article 43-3 du Code pénal, tel qu'il résulte de la loi n° 75-624 du 11 juillet 1975, prévoit d'ores et déjà la confiscation du véhicule à titre de peine de substitution lorsqu'un délit est puni de l'emprisonnement.

Le 3° de cet article prévoit ainsi "la confiscation d'un ou de plusieurs véhicules dont le prévenu est propriétaire".

Le 3° bis du même article, introduit par la loi n° 83-466 du 10 juin 1983, prévoit quant à lui l'immobilisation, pendant une durée de six mois au plus, d'un ou plusieurs véhicules dont le prévenu est propriétaire selon des modalités déterminées par un décret en Conseil d'Etat.

L'Assemblée nationale a quelque peu modifié le contenu de ces deux peines lorsqu'elles seront prononcées à titre de peine complémentaire : la confiscation ne pourra alors concerner que le véhicule dont le prévenu s'est servi pour commettre l'infraction s'il en est propriétaire.

Nos collègues députés ont par ailleurs souhaité que l'immobilisation du véhicule dont le prévenu s'est servi pour commettre l'infraction puisse être imposée pendant une durée maximum d'un an.

Sur proposition du Gouvernement, l'Assemblée nationale a enfin complété l'article L. 10 rétabli du Code de la route par une disposition punissant d'un emprisonnement de deux mois à deux ans et, en cas de récidive, de un an à cinq ans (c'est-à-dire des peines applicables en cas de violation des obligations ou interdictions résultant des peines de substitution) quiconque aura détruit, détourné ou tenté de détruire ou de détourner tout véhicule confisqué en application des nouvelles dispositions.

Votre Commission s'est interrogée sur la situation du créancier gagiste lors d'une confiscation de véhicule. A l'examen, il est apparu que la protection de ce dernier est assurée, en pratique, par les dispositions de l'article L. 25-5 du code de la route dont l'application est prévue par le décret n° 63-348 du 6 avril 1963 fixant les délais et conditions de remise au service des domaines des véhicules non retirés de fourrière par leur propriétaire.

Ces dispositions prévoient que les véhicules placés en fourrière, qui n'ont pas été retirés par leur propriétaire à l'expiration de certains délais, sont remis au Service des Domaines aux fins d'aliénation sous réserve des droits et obligations des créanciers titulaires d'un gage sur leur véhicule. Lorsque le véhicule soumis à immatriculation est affecté d'un

gage, un procès-verbal de remise au Service des Domaines est accompagné de l'attestation d'inscription de gage.

Un double du procès-verbal de remise est alors immédiatement adressé par le préfet au créancier gagiste à l'adresse qu'il avait indiqué dans sa déclaration d'inscription de gage ; le créancier gagiste peut adresser à l'autorité qualifiée une demande d'attribution de la garde du véhicule ; il peut, aussi, adresser la même demande au Service des Domaines dans le délai d'un mois à compter de la date de la notification mentionnée plus haut. Faute d'une telle demande dans ce délai, le créancier gagiste est réputé accepter définitivement l'aliénation du véhicule et l'extinction de sa créance par paiement du produit de la vente après déduction des frais d'aliénation.

Si le créancier gagiste n'a pas demandé l'attribution d'un droit de garde sur celui-ci le véhicule remis au Service des Domaines est aliéné dans les formes prescrites pour les ventes du mobilier de l'Etat. Le prix obtenu déduction faite des frais de fourrière, des frais exposés pour parvenir à la vente et des frais de régie prévus par le Code du domaine de l'Etat est tenu à la disposition du propriétaire ou et pendant une durée de cinq ans, du créancier gagiste pouvant justifier de ses droits.

L'ensemble de ces dispositions fixe, ainsi, les droits des créanciers gagistes dans le cas de placement en fourrière des véhicules ; elles ne concernent pas explicitement les créanciers gagistes de véhicules confisqués par l'autorité judiciaire. Il paraît utile de prévoir, dans la loi, que les dispositions fixant les droits des créanciers gagistes en cas de placement de véhicule en fourrière, sont applicables en cas de confiscation judiciaire.

Cette précision concerne l'article L. 10 du code de la route, tel qu'il résulte du texte transmis par l'Assemblée nationale mais aussi le 3° de l'article 43-3 du code pénal. Ce sont par conséquent deux amendements qui vous seront proposés, l'un d'entre eux insérant un premier article additionnel après l'article 6.

Article additionnel après l'article 6

**Faculté pour le préfet qui suspend un permis de conduire d'autoriser
le conducteur à faire usage de ce permis
pour l'exercice de son activité professionnelle
(Art. L. 18 du Code de la route)**

Après l'article 6, la Commission a adopté un second article additionnel dont l'objet est d'élargir les pouvoirs du préfet en matière de suspension du permis de conduire.

Aux termes de l'actuel article L. 18 du Code de la route :

"Saisi d'un procès-verbal constatant une des infractions visées à l'article L. 14, le préfet du département dans lequel cette infraction a été commise peut, s'il n'estime pas devoir procéder au classement, prononcer à titre provisoire, soit un avertissement, soit la suspension du permis de conduire ou l'interdiction de sa délivrance lorsque le conducteur n'en est pas titulaire.

La durée de sa suspension ou de l'interdiction ne peut excéder six mois. Cette durée est portée à un an en cas d'infractions, d'homicide ou blessures involontaires susceptibles d'entraîner une incapacité totale de travail personnel, de conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique, ou de délit de fuite. La décision intervient sur avis d'une commission spéciale après que le conducteur ou son représentant aura été mis en mesure de prendre connaissance du dossier, y compris le rapport, et de présenter sa défense.

Toutefois, en cas d'urgence, la suspension peut être prononcée pour une durée n'excédant pas deux mois par arrêté préfectoral pris sur avis du délégué permanent de la commission.

Quelle que soit sa durée, la suspension du permis de conduire ou l'interdiction de sa délivrance ordonnée par le préfet en application du premier alinéa cesse d'avoir effet lorsqu'est exécutoire une décision judiciaire prononçant une mesure restrictive du droit de conduire prévue au présent titre.

Les mesures administratives prévues au présent article seront comme non avenues en cas d'ordonnance de non-lieu ou de jugement de relaxe ou si la juridiction ne prononce pas effectivement de mesure restrictive au droit de conduire...

La durée des mesures administratives s'impute, le cas échéant, sur celle des mesures du même ordre prononcées par le tribunal..."

Le préfet ne dispose donc pas du pouvoir d'aménager, le cas échéant, la suspension du permis de conduire pour tenir compte du préjudice parfois très grave qu'une telle mesure peut présenter pour un contrevenant dont le véhicule est l'outil de son activité professionnelle.

Rappelons que le tribunal peut, lui, s'il le juge utile, décider que le condamné pourra faire usage de son permis de conduire pour l'exercice de son activité professionnelle.

L'amendement proposé par votre Commission, harmonise les deux dispositifs.

Il serait ainsi rédigé :

Après le troisième alinéa de l'article L 18 du code de la route, insérer un nouvel alinéa ainsi rédigé :

Dans tous les cas, le préfet peut décider que le conducteur pourra faire usage de son permis de conduire pour l'exercice de son activité professionnelle ; la décision définit alors cette activité et fixe les diverses conditions, notamment de lieu et de temps, auxquelles le maintien du droit de conduire est subordonné, ainsi que, le cas échéant, le ou les catégories de véhicules dont la conduite est autorisée.

Article 7

**Extension du champ d'application des dispositions
de la loi du 17 janvier 1986
au cas de refus par le conducteur de se soumettre
aux épreuves de vérification de l'imprégnation alcoolique
(Art. L. 18-1 du Code de la route)**

La récente loi n° 86-76 du 17 janvier 1986 a inséré, dans le Code de la route, un nouvel article L. 18-1 qui renforce les mesures pouvant être prises à l'encontre des conducteurs en état d'alcoolémie : elle institue une procédure "d'extrême urgence" de suspension du permis de conduire qui autorise les officiers et agents de police judiciaire à procéder à la rétention immédiate du permis lorsque les épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique et le comportement du conducteur permettent de présumer l'état alcoolique ; le véhicule pouvant d'autre part être immobilisé jusqu'au moment où un conducteur qualifié, proposé par le conducteur ou éventuellement par le propriétaire du véhicule, pourra en assurer la conduite.

Au cas où les vérifications confirment l'état d'alcoolémie, le préfet peut prononcer, dans les soixante-douze heures de la rétention du permis de conduire, une suspension du permis de conduire pour une durée de six mois maximum : il n'est pas tenu dans ce cas de consulter la commission de suspension du permis de conduire.

Ce nouveau dispositif, extrêmement efficace du fait de sa rapidité, ne pourra être pleinement mis en œuvre que lorsque les services de police et de gendarmerie seront normalement équipés en éthylomètres, appareils qui permettent de mesurer instantanément le taux d'alcoolémie : en effet le délai très court (soixante douze heures) prévu par la loi du 17 janvier ne permet pas bien souvent le recours aux vérifications sanguines.

Comblant ce qui constitue peut-être une lacune de la loi du 17 janvier 1986, l'Assemblée nationale a, sur proposition de sa Commission, étendu la procédure d'extrême urgence de suspension du permis de conduire au cas où le conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves et aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique.

Il vous est proposé d'adopter cet article sans modification.

Article 8

**Le renforcement des peines applicables en cas de conduite
d'un véhicule malgré la suspension ou l'aliénation
du permis de conduire
(Art. L. 19 du Code de la route)**

L'Assemblée nationale a enfin adopté un article 8 qui renforce sensiblement la répression des conducteurs qui contreviennent à une suspension ou à une annulation de permis de conduire prononcée à leur encontre. L'article L. 19 du Code de la route dispose ainsi :

- Toute personne qui, malgré la notification qui lui aura été faite d'une décision prononçant à son encontre la suspension ou l'aliénation du permis de conduire ou l'interdiction d'obtenir la délivrance d'un permis de conduire, continuera à conduire un véhicule à moteur pour la conduite duquel une telle pièce est nécessaire ou qui, par une fausse déclaration, obtiendra ou tentera d'obtenir un permis, sera punie d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 500 à 15 000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement ;

- Sera punie de la même peine toute personne qui, ayant reçu la notification d'une décision prononçant à son égard la suspension ou l'aliénation du permis de conduire, refusera de restituer un permis suspendu ou annulé à l'agent de l'autorité chargé de l'exécution de cette décision (loi n° 86-76 du 17 janvier 1986) ;

- Sera punie des mêmes peines toute personne qui, pendant la période où une décision de rétention du permis de conduire aura été notifiée en application de l'article L. 18-1, aura conduit un véhicule à moteur pour la conduite duquel une telle pièce est nécessaire ou aura refusé de la restituer.

L'Assemblée nationale a souhaité porter les peines prévues à l'article L. 19 de "dix jours à six mois" à "deux mois à deux ans" et l'amende de "500 francs à 15 000 francs" à "2 000 francs à 30 000 francs".

Votre Commission juge opportun de renforcer les peines prévues à l'encontre des personnes qui conduisent en dépit d'une mesure de suspension ou d'annulation du permis de conduire. Il vous sera donc proposé d'adopter cet article sans modification.

Article additionnel après l'article 8
Renforcement des peines applicables
en cas de conduite d'un véhicule sans permis de conduire
(Art. L. 12 du Code de la route)

Dans un souci parallèle à celui qui a inspiré les auteurs de l'article 8, votre Commission vous proposera, dans un article additionnel après l'article 8, de renforcer les peines applicables à toute personne qui en récidive, au sens de l'article 474 du Code pénal, aura conduit un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré.

L'article L. 12, dans sa rédaction actuelle, fixe les peines encourues à un emprisonnement "d'un mois à six mois" et à une amende de "500 francs à 20 000 francs" ou l'une de ces deux peines ; la répression étant donc comparable, dans son ampleur, à celle qui s'applique aux délinquants visés à l'article L. 19 du Code de la route.

Il vous est proposé d'aligner les deux répressions en portant de "deux mois à deux ans" et "de 2 000 francs à 30 000 francs" les peines d'emprisonnement et d'amende encourues soit cumulativement soit séparément en cas de récidive de conduite de véhicule sans permis de conduire. Ces dispositions ne sont évidemment pas applicables aux personnes qui justifient qu'elles apprennent à conduire ainsi que le prévoit le deuxième alinéa de l'article L. 12 du Code de la route.

Tel est l'objet de l'amendement qui vous propose d'insérer un article additionnel après l'article 8.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la commission
Code de la route.	INTITULÉ DU PROJET DE LOI	INTITULÉ DU PROJET DE LOI	INTITULÉ DU PROJET DE LOI
<p><i>Article L. premier. — I. Toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait, même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste, sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 0,80 gramme pour mille ou par la présence dans l'air expiré d'un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 0,40 milligramme par litre sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 F à 15.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement.</i></p>	<p>Projet de loi relevant les peines prévues par l'article L. premier du code de la route.</p>	<p>Projet de loi modifiant diverses dispositions du code de la route en vue de renforcer la lutte contre l'alcool au volant.</p>	Sans modification.
<p>Les officiers ou agents de la police administrative ou judiciaire soumettront à des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré l'auteur présumé de l'une des infractions énoncées à l'article L. 14 ou le conducteur impliqué dans un accident de la circulation ayant occasionné un dommage corporel. Ils pourront soumettre aux mêmes épreuves tout conducteur qui sera impliqué dans un accident quelconque de la circulation.</p>	Article unique.	Article premier.	Article premier.
<p>Lorsque les épreuves de dépistage permettront de présumer l'existence d'un état alcoolique ou lorsque le conducteur aura refusé de les subir, les officiers ou agents de la police administrative</p>	<p>Au I et au II de l'article L. premier du code de la route, les mots « d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 à 15.000 F » sont remplacés par les mots « d'un emprisonnement de deux mois à deux ans et d'une amende de 2.000 à 30.000 F ».</p>	<p>Aux paragraphes I et II de l'article...</p>	Sans modification.
		... de 500 F à...	
		... de 2.000 F à 30.000 F ».	

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté
par l'Assemblée nationale

Propositions
de la commission

Code de la route.

ou judiciaire feront procéder aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique. Ces vérifications seront faites soit au moyen d'analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques, soit au moyen d'un appareil permettant de déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré à la condition que cet appareil soit conforme à un type homologué.

Lorsque les vérifications auront été faites au moyen d'analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques, un échantillon devra être conservé. Lorsqu'elles auront été faites au moyen d'un appareil permettant de déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, un second contrôle pourra être immédiatement effectué, après vérification du bon fonctionnement de l'appareil ; ce contrôle sera de droit lorsqu'il aura été demandé par l'intéressé.

Toute personne qui aura refusé de se soumettre aux vérifications sera punie des peines prévues au premier alinéa.

II. — Toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait en état d'ivresse manifeste sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 F à 15.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement.

Les épreuves de dépistage ainsi que les vérifications effectuées dans les conditions prévues au paragraphe premier ci-dessus, ou ces dernières vérifications seulement, seront utilisées à l'égard de l'auteur présumé de l'infraction de conduite en état d'ivresse manifeste.

Art. 2 (nouveau).

Le paragraphe III de l'article L. premier du code de la route est ainsi rédigé :

Art. 2.

Supprimé.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté
par l'Assemblée nationale

Propositions
de la commission

Code de la route.

III. — Lorsqu'il y aura lieu à l'application des articles 319 et 320 du code pénal à l'encontre de l'auteur de l'une des infractions visées aux paragraphes I et II ci-dessus, les peines prévues par ces articles seront portées au double.

Celles prévues par l'article 320 du code pénal seront applicables si l'incapacité de travail visée par cet article n'est pas supérieure à trois mois.

IV. — Un décret en Conseil d'Etat déterminera les conditions dans lesquelles seront effectuées les opérations de dépistage et les vérifications prévues au présent article.

Code pénal.

Art. 319. — Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, aura commis involontairement un homicide ou en aura été involontairement la cause, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de 1.000 F à 30.000 F.

Art. 320. — S'il est résulté du défaut d'adresse ou de précaution des blessures, coups ou maladies entraînant une incapacité totale du travail personnel pendant plus de trois mois, le coupable sera puni d'un empri-

« III. — Lorsqu'il y aura lieu à l'application de l'article 319 du code pénal à l'encontre de l'auteur de l'une des infractions visées aux paragraphes I et II ci-dessus, les peines prévues par cet article seront portées au double, et la peine prononcée ne pourra être inférieure à un mois d'emprisonnement sans sursis ou à deux cent quarante heures de travail d'intérêt général. Aucune autre peine de substitution à l'emprisonnement ne pourra être prononcée.

« Lorsqu'il y aura lieu à l'application de l'article 320 du code pénal à l'encontre de l'auteur de l'une des infractions mentionnées à l'alinéa précédent, les peines prévues par cet article seront portées au double.

« En outre, les peines prévues par l'article 320 du code pénal seront applicables si l'incapacité de travail visée par cet article n'est pas supérieure à trois mois. »

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la commission
Code pénal.			
sonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 500 F à 20.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement.			
Code de la route.			
<i>Art. L. 2. - Cf. infra art. 5 du projet de loi.</i>		Art. 3 (nouveau).	Art. 3.
		Après l'article L. premier du code de la route, il est inséré un article L. premier-1 ainsi rédigé :	Sans modification.
		« Art. L. premier-1. - En cas de condamnation pour l'un des délits prévus par l'article L. premier, le tribunal peut, sauf lorsqu'il y a lieu à l'application du premier alinéa du paragraphe III de cet article, prescrire, à titre de peine complémentaire, l'accomplissement d'un travail d'intérêt général dans les conditions prévues aux articles 43-3-1 à 43-3-5 du code pénal.	
		« Les dispositions de l'alinéa précédent sont également applicables en cas de condamnation pour l'un des délits prévus par les articles L. 2, L. 4, L. 12 et L. 19. »	
<i>Art. L. 4. - Tout conducteur d'un véhicule qui aura fait obstacle à l'immobilisation de celui-ci, ou qui aura omis sciemment d'obtempérer à une sommation de s'arrêter émanant d'un fonctionnaire ou agent chargé de constater les infractions et muni des insignes extérieurs et apparents de sa qualité ou qui aura refusé de se soumettre à toutes vérifications prescrites concernant le véhicule ou la personne, sera puni d'un emprisonnement de dix jours à trois mois et d'une amende de 500 F à 15.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement.</i>			
<i>Art. L. 12. - Toute personne qui, en récidive au sens de l'article 474 du code pénal, aura conduit un véhicule sans être titulaire du permis de conduire</i>			

Texte en vigueur

Code de la route.

correspondant à la catégorie du véhicule considéré, sera punie d'un emprisonnement d'un mois à six mois et d'une amende de 500 F à 20.000 F ou de l'une de ces deux peines.

Toutefois, dans les conditions prévues par un décret en Conseil d'Etat, ces dispositions ne sont pas applicables aux personnes justifiant qu'elles apprennent à conduire.

Code pénal.

Art. 474. - Il y a récidive en matière de contraventions de police, lorsqu'il a été rendu contre le contrevenant, dans les douze mois précédents, un premier jugement pour contravention commise dans le ressort du même tribunal.

Toutefois, la récidive des contraventions passibles d'un emprisonnement supérieur à dix jours ou d'une amende supérieure à 2.500 F est indépendante du lieu où la première contravention a été commise.

Code de la route.

Art. L. 19. - Cf. *infra* art. 8 du projet de loi.

Texte du projet de loi

Texte adopté
par l'Assemblée nationale

Propositions
de la commission

Art. 4 (nouveau).

Il est inséré dans le code de la route un article L. premier-2 ainsi rédigé :

« Art. L. premier-2. - En cas de condamnation pour l'un des délits prévus aux articles L. premier, L. 2, L. 4, L. 12 et L. 19, le tribunal peut également prononcer, à titre de peine complémentaire, une amende sous forme de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 43-9 et 43-10 du code pénal. »

Art. 4.

Sans modification.

Texte en vigueur

Code de la route.

Art. L. 2. — Tout conducteur d'un véhicule qui, sachant que ce véhicule vient de causer ou d'occasionner un accident, ne se sera pas arrêté et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue, sera puni d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 F à 15.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice des peines afférentes aux crimes ou délits qui se seraient joints à celui-ci.

Lorsqu'il y aura lieu à l'application des articles 319 et 320 du code pénal, les peines prévues par ces articles seront portées au double.

TITRE IV

INFRACTION AUX RÈGLES CONCERNANT LES CONDITIONS ADMINISTRATIVES DE CIRCULATION DES VÉHICULES ET DE LEURS CONDUCTEURS

L. 10 et L. 11. — Abrogés, à compter du 1^{er} octobre 1986, par *L. n° 85-1407* du 30 décembre 1985, art. 62 et 94.

Art. L. 25-5. — Les frais d'enlèvement, de garde en fourrière, d'expertise et de vente ou de destruction du véhicule sont à la charge du propriétaire.

Texte du projet de loi

Texte adopté
par l'Assemblée nationale

Art. 5 (nouveau).

Dans le premier alinéa de l'article L. 2 du code de la route, les mots : « d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 F à 15.000 F » sont remplacés par les mots : « d'un emprisonnement de deux mois à un an et d'une amende de 2.000 à 30.000 F ».

Art. 6 (nouveau).

I. — L'article L. 10 du code de la route est rétabli dans la rédaction suivante :

« *Art. L. 10.* — En cas de récidive de l'un des délits prévus à l'article L. premier du présent code, ou lorsqu'il y a lieu à l'application simultanée des paragraphes I et II de l'article L. premier du présent code et des articles 319 ou 320 du code pénal, le tribunal peut prononcer, à titre de peine complémentaire, l'une des sanctions suivantes :

« 1° confiscation du véhicule dont le prévenu s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est propriétaire ;

« 2° immobilisation, pendant une durée d'un an au plus, du véhicule dont le prévenu s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est propriétaire.

Propositions
de la commission

Art. 5.

Sans modification.

Art. 6.

Alinéa sans modification.

« *Art. L. 10.* — Alinéa sans modification.

« 1° ...

propriétaire, les dispositions de l'article L. 25-5 du code de la route étant alors applicables, le cas échéant, au créancier gagiste ;

« 2° sans modification.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale**

**Propositions
de la commission**

Code de la route.

Le produit de la vente, sous déduction des frais énumérés à l'alinéa précédent, est tenu à la disposition du propriétaire ou de ses ayants droit ou, le cas échéant, du créancier gagiste pouvant justifier de ses droits, pendant un délai de deux ans. A l'expiration de ce délai, ce produit est acquis à l'Etat.

Lorsque le produit de la vente est inférieur au montant des frais visés ci-dessus, le propriétaire ou ses ayants droit restent débiteurs de la différence. Celle-ci est recouverte dans les conditions fixées par décret.

Code pénal.

Art. 43-3. — Lorsqu'un délit est puni de l'emprisonnement, le tribunal peut prononcer à titre de peine principale une ou plusieurs sanctions pénales suivantes :

3° Confiscation d'un ou de plusieurs véhicules dont le prévenu est propriétaire ;

Code de la route.

Art. L. 18. — Saisi d'un procès-verbal constatant une des infractions visées à l'article L. 14, le préfet du département dans lequel cette infraction a été commise peut, s'il n'estime pas devoir procéder au classement, prononcer à titre provisoire, soit un avertissement, soit la suspension du permis de conduire ou l'interdiction de sa délivrance lorsque le conducteur n'en est pas titulaire.

La durée de la suspension ou de l'interdiction ne peut excéder six mois. Cette durée est portée à un an en cas d'infractions d'homicide ou blessures involontaires susceptibles d'entraîner

Alinéa sans modification.

II. — Sans modification.

Art. additionnel après l'art. 6.

Le quatrième alinéa (3°) de l'article 43-3 du code pénal est rédigé comme suit :

« 3° Confiscation d'un ou de plusieurs véhicules dont le prévenu est propriétaire, les dispositions de l'article L. 25-5 du code de la route étant alors applicables, le cas échéant, au créancier gagiste ; »

Texte en vigueur

Code de la route.

une incapacité totale de travail personnel, de conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique, ou d'un délit de fuite. La décision intervient sur avis d'une commission spéciale après que le conducteur ou son représentant aura été mis en mesure de prendre connaissance du dossier, y compris le rapport, et de présenter sa défense.

Toutefois, en cas d'urgence, sous réserve de l'application de l'article L. 18-1, la suspension peut être prononcée pour une durée n'excédant pas deux mois par arrêté préfectoral pris sur avis d'un délégué permanent de la commission.

Quelle que soit sa durée, la suspension du permis de conduire ou l'interdiction de sa délivrance ordonnée par le préfet en application du premier alinéa du présent article ou de l'article L. 18-1 cesse d'avoir effet lorsque est exécutoire une décision judiciaire prononçant une mesure restrictive du droit de conduire prévue au présent titre.

Les mesures administratives prévues au présent article ou à l'article L. 18-1 seront comme non avenues en cas d'ordonnance de non-lieu ou de jugement de relaxe ou si la juridiction ne prononce pas effectivement de mesure restrictive au droit de conduire.

Texte du projet de loi

Texte adopté
par l'Assemblée nationale

Propositions
de la commission

Art. additionnel après l'art. 6.

Après le troisième alinéa de l'article L. 18 du code de la route, insérer un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Dans tous les cas, le préfet peut décider que le conducteur pourra faire usage de son permis de conduire pour l'exercice de son activité professionnelle ; la décision définit alors cette activité et fixe les diverses conditions, notamment de lieu et de temps, auxquelles le maintien du droit de conduire est subordonné, ainsi que, le cas échéant, la ou les catégories de véhicules dont la conduite est autorisée.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale**

**Propositions
de la commission**

Code de la route.

Les modalités d'application des deux alinéas précédents sont fixées par un décret en Conseil d'Etat, pris sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre de l'intérieur et du ministre de l'équipement et du logement.

La durée des mesures administratives s'impute, le cas échéant, sur celle des mesures du même ordre prononcées par le tribunal.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux conducteurs de véhicules militaires lorsqu'ils sont titulaires des brevets délivrés à cet effet par l'autorité militaire.

L. 18-1. — Lorsque les épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique et le comportement du conducteur permettent de présumer que celui-ci conduisait sous l'empire de l'état alcoolique défini au premier alinéa du paragraphe I de l'article L. premier du présent code, ou lorsque les mesures faites au moyen de l'appareil homologué mentionné au troisième alinéa du même paragraphe ont établi cet état, les officiers et agents de police judiciaire retiennent à titre conservatoire le permis de conduire de l'intéressé.

Il en est de même en cas de conduite en état d'ivresse manifeste ou lorsque le conducteur refuse de se soumettre aux épreuves et mesures prévues à l'alinéa précédent. Le procès-verbal fait état des raisons pour lesquelles il n'a pu être procédé aux épreuves de dépistage prévues au premier alinéa ; en cas de conduite en état d'ivresse manifeste, les épreuves devront être effectuées dans les plus brefs délais.

Pendant la durée de la rétention du permis de conduire ainsi que dans le cas où le conducteur n'est pas titulaire de ce titre, il pourra être procédé d'office à l'immobilisation du véhicule.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté
par l'Assemblée nationale

Propositions
de la commission

Code de la route.

L'immobilisation sera cependant levée dès qu'un conducteur qualifié, proposé par le conducteur ou éventuellement par le propriétaire du véhicule, peut en assurer la conduite. A défaut, les fonctionnaires et agents habilités à prescrire l'immobilisation peuvent prendre toute mesure destinée à placer le véhicule en stationnement régulier.

Lorsque l'état alcoolique est établi au moyen d'un appareil homologué comme il est dit au premier alinéa du présent article, ou lorsque les vérifications mentionnées aux troisième et quatrième alinéas du paragraphe 1 de l'article L. premier du présent code apportent la preuve de cet état, le commissaire de la République ou, à Paris, le préfet de police, peut, dans les soixante-douze heures de la rétention du permis, prononcer la suspension du permis de conduire pour une durée qui ne peut excéder six mois. Si l'intéressé estime que la mesure de suspension est excessive, et sans préjudice des recours gracieux et contentieux, il est entendu à sa demande par la commission spéciale prévue par le deuxième alinéa de l'article L. 18, qui peut proposer au commissaire de la République de modifier sa décision initiale.

A défaut de décision de suspension dans le délai de soixante-douze heures prévu par l'alinéa précédent, le permis de conduire est remis à la disposition de l'intéressé, sans préjudice de l'application ultérieure de l'article L. 18.

Dans le cas prévu au quatrième alinéa ci-dessus, le commissaire de la République, s'il s'agit d'un permis de conduire délivré par l'autorité militaire, transmet directement ce titre à ladite autorité, à qui il appartient de prendre les mesures nécessaires.

Dans le cas où la rétention du permis de conduire ne peut être effectuée faute pour le conducteur titulaire de ce titre d'être en

Art. 7 (nouveau).

Après la première phrase du quatrième alinéa de l'article

Art. 7.

Sans modification.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté
par l'Assemblée nationale

Propositions
de la commission

Code de la route.

mesure de le présenter, les dispositions du présent article s'appliquent. Il lui est fait obligation de mettre à disposition de l'autorité requérante son permis de conduire dans le délai de vingt-quatre heures.

Art. L. 19. — Toute personne qui, malgré la notification qui lui aura été faite d'une décision prononçant à son encontre la suspension ou l'annulation du permis de conduire ou l'interdiction d'obtenir la délivrance d'un permis de conduire, continuera à conduire un véhicule à moteur pour la conduite duquel une telle pièce est nécessaire ou qui, par une fausse déclaration, obtiendra ou tentera d'obtenir un permis, sera punie d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 500 à 15.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement.

Sera punie des mêmes peines toute personne qui, ayant reçu la notification d'une décision prononçant à son égard la suspension ou l'annulation du permis de conduire, refusera de restituer le permis suspendu ou annulé à l'agent de l'autorité chargé de l'exécution de cette décision.

Sera punie des mêmes peines toute personne qui, pendant la période où une décision de rétention du permis de conduire lui aura été notifiée en application de l'article L. 18-1, aura conduit un véhicule à moteur pour la conduite duquel une telle pièce est nécessaire ou aura refusé de la restituer.

Art. L. 12. — Cf. supra, art. 3 du projet de loi.

L. 18-1 du code de la route, il est inséré la phrase suivante : « Il en est de même si le conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves et vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique. »

Art. 8 (nouveau).

Après les mots : « sera punie », la fin du premier alinéa de l'article L. 19 du code de la route est ainsi rédigée : « d'un emprisonnement de deux mois à deux ans et d'une amende de 2.000 F à 30.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement. »

Art. 8.

Sans modification.

Art. additionnel après l'art. 8.

Dans le premier alinéa de l'article L. 12 du code de la route, les mots : « d'un emprisonnement d'un mois à six mois et d'une amende de 500 F à 20.000 F » sont remplacés par les mots : « d'un emprisonnement de deux mois à deux ans et d'une amende de 2.000 F à 30.000 F ».